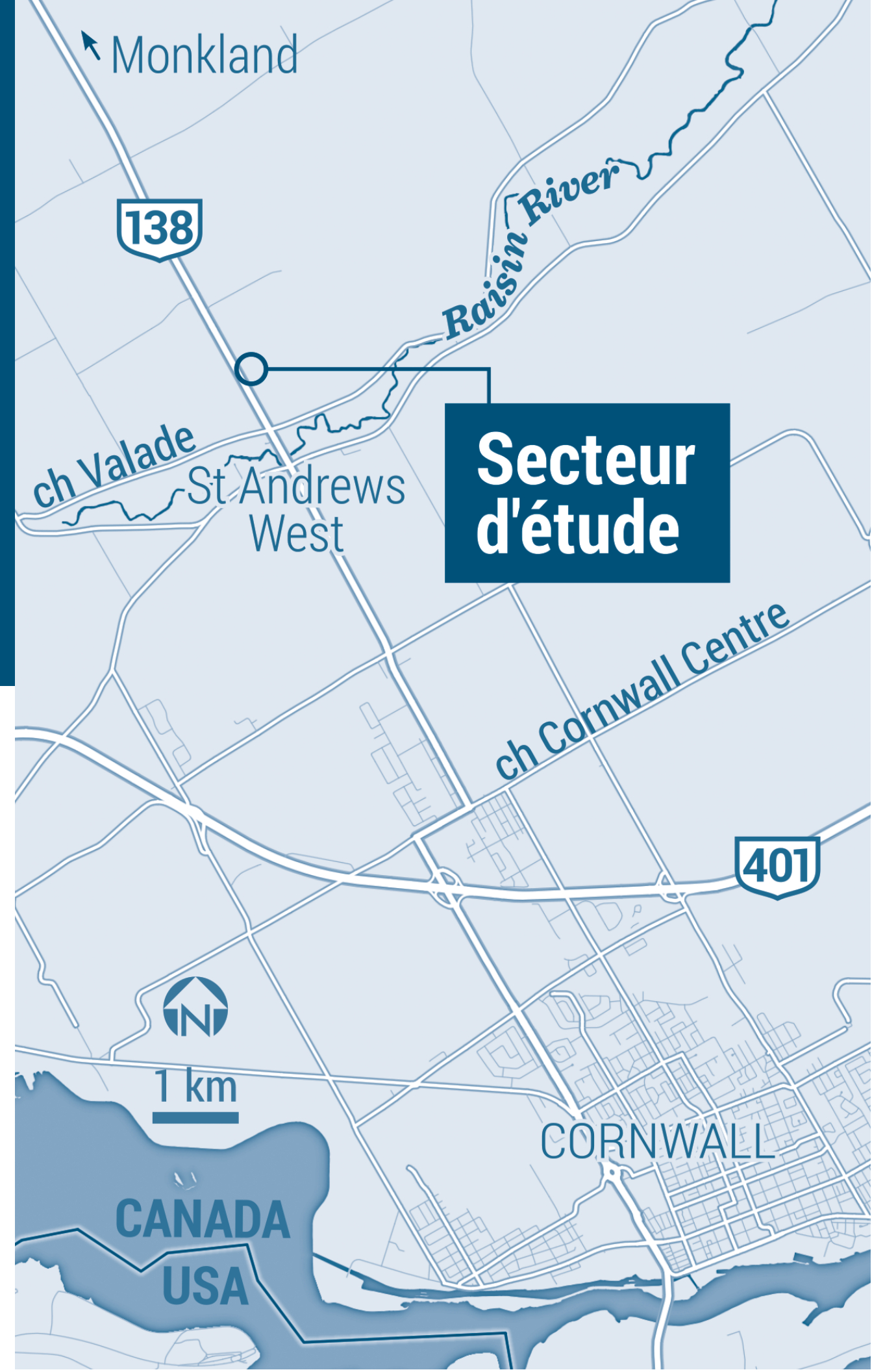


Stationnement pour covoiturage St Andrews West



Bienvenue au centre d'information publique (CIP) en ligne concernant l'étude de conception détaillée et l'évaluation environnementale de portée générale pour la construction d'un nouveau stationnement pour covoiturage sur la route 138, à environ 1 km au nord de la rue Dundas (St. Andrews West), dans le comté de South Stormont.

WP 4139-16-01



Commentaires?

Soumettez vos commentaires sur le site Web du projet standrewswestcarpool.ca

Soutien pour l'accessibilité

Dites-nous savoir comment nous pouvons vous aider

But et objectifs du centre d'information publique en ligne

- présenter le projet et décrire le processus en cours
- donner de l'information générale sur les améliorations à apporter
- présenter les options de covoiturage qui seront étudiées dans le cadre du projet
- solliciter des avis sur les conditions existantes (naturelles, sociales, économiques et culturelles) du secteur d'étude
- solliciter des commentaires sur le plan recommandé

But de l'étude

L'étude vise à définir un **plan recommandé** pour le nouveau stationnement pour covoiturage comprenant environ :

- 28 places de stationnement standard
- 3 places de stationnement sans barrière
- 1 place de stationnement pour fourgonnette
- des appareils d'éclairage et des panneaux



L'étude en bref

Le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) a retenu les services de Stantec Consulting Ltd. pour effectuer une étude de conception détaillée et une évaluation environnementale de portée générale pour la construction d'un nouveau stationnement pour covoiturage sur la route 138, à environ 1 km au nord de la rue Dundas, dans le comté de South Stormont (St. Andrews West).

La conception préliminaire et l'évaluation environnementale de portée générale ont été réalisées par le MTO, dans le cadre du projet GWP 4015-08-00, et documentées dans un rapport d'étude environnementale pour les transports (REET). Le REET a été mis à la disposition du public aux fins d'examen pendant 30 jours et a été approuvé en mai 2018. Il peut être consulté sur le site Web du projet de la route 138, au highway138study.ca.

La conception détaillée sera réalisée conformément à l'*Évaluation environnementale de portée générale pour les routes provinciales (2000)* du MTO, dans le cadre d'un projet de groupe B. Les projets du groupe B comportent des améliorations majeures aux infrastructures de transport existantes, notamment des améliorations aux routes terrestres ou enjambant un cours d'eau qui augmentent considérablement la capacité routière ou se traduisent par un élargissement important dépassant la plateforme d'une route existante. Les projets du groupe B sont réputés être approuvés en vertu de la *Loi sur les évaluations environnementales* de l'Ontario, pourvu qu'ils respectent les exigences de l'évaluation environnementale de portée générale et que des mesures d'atténuation soient mises en place, au besoin.

L'étude comprendra une analyse des conditions existantes, la définition et l'évaluation des options envisagées, la détermination des améliorations à apporter ainsi que l'établissement de mesures



de protection de l'environnement ou d'atténuation des effets. Un plan recommandé sera confirmé et sanctionné à la fin de l'étude.

Au terme de l'évaluation des options envisagées, le plan recommandé sera consigné dans un rapport de conception-construction.

La rédaction d'un rapport de conception-construction est conforme aux exigences de documentation de l'évaluation environnementale de portée générale pour un projet de groupe B. Ce rapport sera mis à la disposition du public aux fins d'examen pendant 30 jours à la fin de l'étude de conception détaillée. Un avis sera publié pour annoncer le début de la période d'examen.

Le rapport de conception-construction comprendra :

- une description des emplacements possibles, une évaluation des options envisagées et la sélection d'un plan recommandé
- une description détaillée du plan recommandé
- une description complète des répercussions environnementales potentielles du plan recommandé
- une description complète du programme de consultation sur l'étude de conception détaillée
- une liste des approbations et des permis obtenus ou requis
- des renseignements sur la réalisation des engagements pour les travaux futurs figurant dans le rapport d'étude environnementale pour les transports de juin 2017
- une description des engagements futurs et des mesures de protection et d'atténuation à mettre en place durant les travaux
- les principales mesures d'échelonnement des travaux et de gestion de la circulation

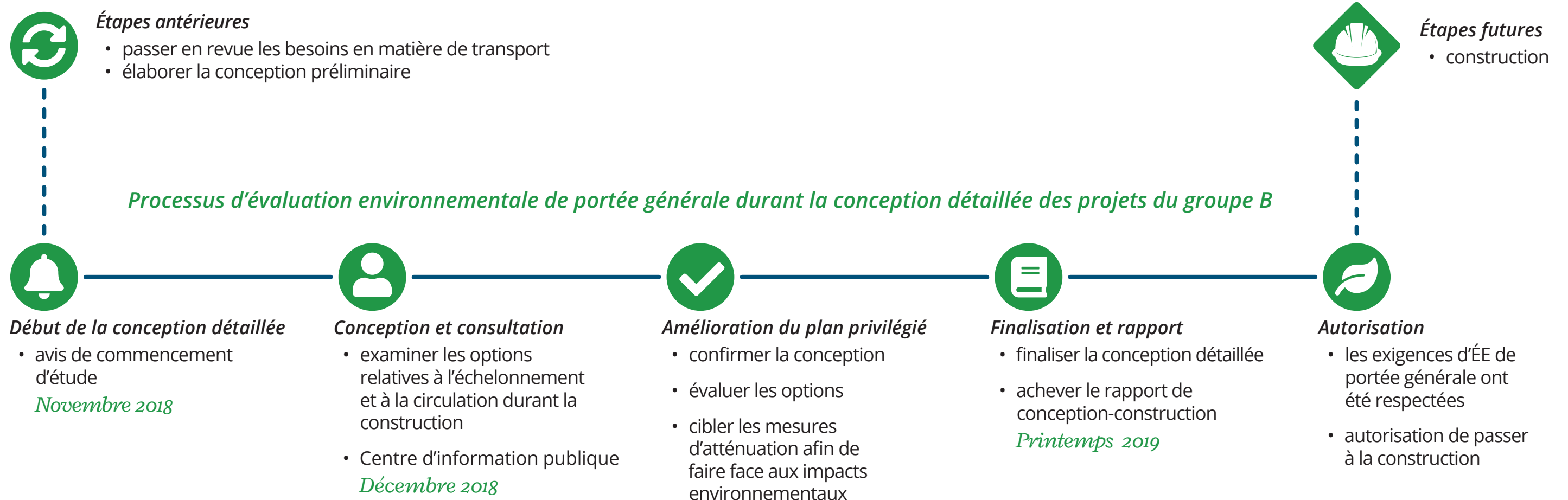
Processus d'évaluation environnementale

L'étude est effectuée conformément aux exigences de l'*Évaluation environnementale de portée générale pour les routes provinciales (MTO, 2000)*, approuvée en vertu de la *Loi sur les évaluations environnementales* de l'Ontario pour les projets de transport provinciaux d'une taille et d'une envergure définies.

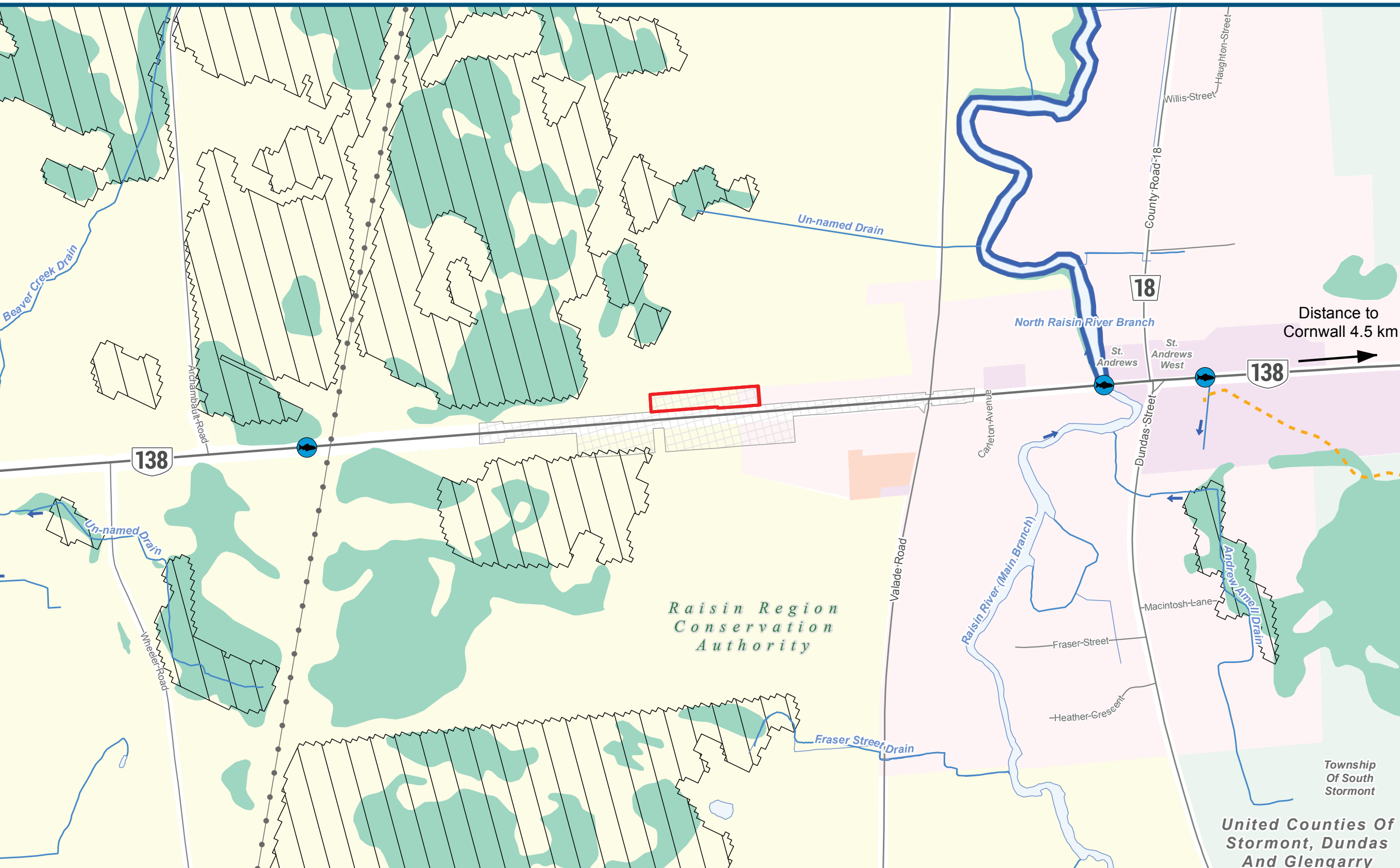
Le processus d'évaluation environnementale de portée générale du MTO est une méthode approuvée pour les projets de planification, de conception et de construction routières. L'étude respecte le processus

du groupe B, qui vise les améliorations majeures aux infrastructures de transport existantes de la province. Les projets du groupe B sont réputés être approuvés en vertu de la *Loi sur les évaluations environnementales* de l'Ontario, pourvu qu'ils respectent les exigences de l'évaluation environnementale de portée générale et que des mesures d'atténuation soient mises en place, au besoin.

Un rapport de conception-construction sera rédigé et mis à la disposition du public aux fins d'examen au terme de l'étude.



Conditions existantes



- Legend
- St Andrews West – Parc de stationnement pour covoiturage
 - Direction_Circulation_STN
 - Emplacement de ponceau – habitat de poissons
 - Piste de motoneige
 - Ligne hydroélectrique
 - Cours d'eau (permanent)
 - MTO terre
 - Zone écologique d'importance
 - Plan d'eau
 - Zone humide - d'importance provinciale
 - Zone humide
 - Zone résidentielle
 - Zone institutionnelle
 - Zone commerciale
 - Zone agricole
 - Zone rurale



Notes
 1. Coordinate System: NAD 1983 UTM Zone 17N
 2. Base features produced under license with the Ontario Ministry of Natural Resources and Forestry © Queen's Printer for Ontario, 2018.



Établissement des critères

Les critères d'évaluation seront établis à partir :

- des commentaires du public
- d'une analyse de projets similaires
- des lignes directrices provinciales
- d'une évaluation des conditions existantes



Pondération des critères

Chaque critère est assorti d'un facteur de pondération correspondant à son importance relative.



Notation des options

Toutes les options réalisables sont évaluées et notées en fonction des critères d'évaluation.



Classement des options

La somme des notes pondérées donne la note totale de chaque option. Le classement des options et le choix du **plan recommandé** se fonderont sur cette note.

Processus d'évaluation

Une évaluation détaillée des options envisagées permettra d'établir un plan d'amélioration efficient, qui garantira la sécurité des installations et un accès local raisonnable tout en limitant les répercussions sur les milieux naturels, sociaux et culturels. Une note totale sera donnée à chacune des options de conception en fonction de critères d'évaluation pondérés selon leur importance relative.

La meilleure note

La dernière étape du processus d'analyse et d'évaluation est la sélection d'un plan recommandé. Ce processus comprend :



- un examen des résultats de l'analyse et de l'évaluation, en fonction du travail et de l'avis des spécialistes
- la détermination des critères ayant la plus grande incidence sur le résultat de l'évaluation
- une analyse de la sensibilité des pondérations
- la confirmation du classement des options
- l'examen des commentaires du public et des parties prenantes sur le processus d'évaluation

Critères d'évaluation préliminaire

Ingénierie des routes

Critères	Le meilleur plan d'amélioration...	Facteurs pris en compte	Méthodologie/mesure
Caractéristiques et configuration du site	... limite la quantité de déblais/remblais	Convenance du site pour la construction d'un stationnement pour covoiturage (pente, topographie)	Quantité de déblais (m ³)
	... prévoit un écoulement suffisant	Écoulement/gestion des eaux pluviales	Superficie des surfaces imperméables (m ²)
	... permet un éventuel agrandissement qui aura peu de répercussions sur le déroulement des activités	Éventuel agrandissement	Possibilité d'ajouter des espaces sans reconfigurer complètement le stationnement (O/N)
	... améliorera la sécurité du stationnement pour covoiturage	Interactions autobus-voitures	Points de conflit entre les autobus et les voitures (nombre)
	... prévoit un espace sécuritaire pour les piétons	Éclairage	Éclairage des quais d'autobus (O/N)
		Allées piétonnes	Distance d'un arrêt d'autobus (m)
		Sécurité	Visibilité à partir de la route principale (O/N)
	... prévoit un accès sécuritaire à la route	Interaction entre les utilisateurs du stationnement (autobus, voitures) et la circulation routière	Proximité des entrées entre elles (m)
... minimise la confusion des conducteurs	Nombre d'entrées du stationnement	Nombre d'entrées (nombre)	
Constructibilité	... limite les croisements et les conflits de services publics	Faisabilité des travaux	Techniques de construction (ordinaires ou non) et contraintes.
Coûts	... offre le coût total le plus bas, déplacements de services publics compris	Coûts de construction	Devis estimatif fondé sur les quantités de matériaux (prix unitaires de 2017)
		Frais de déplacement des services publics	Devis estimatif fondé sur une mesure des répercussions sur les services publics (prix unitaires de 2017)

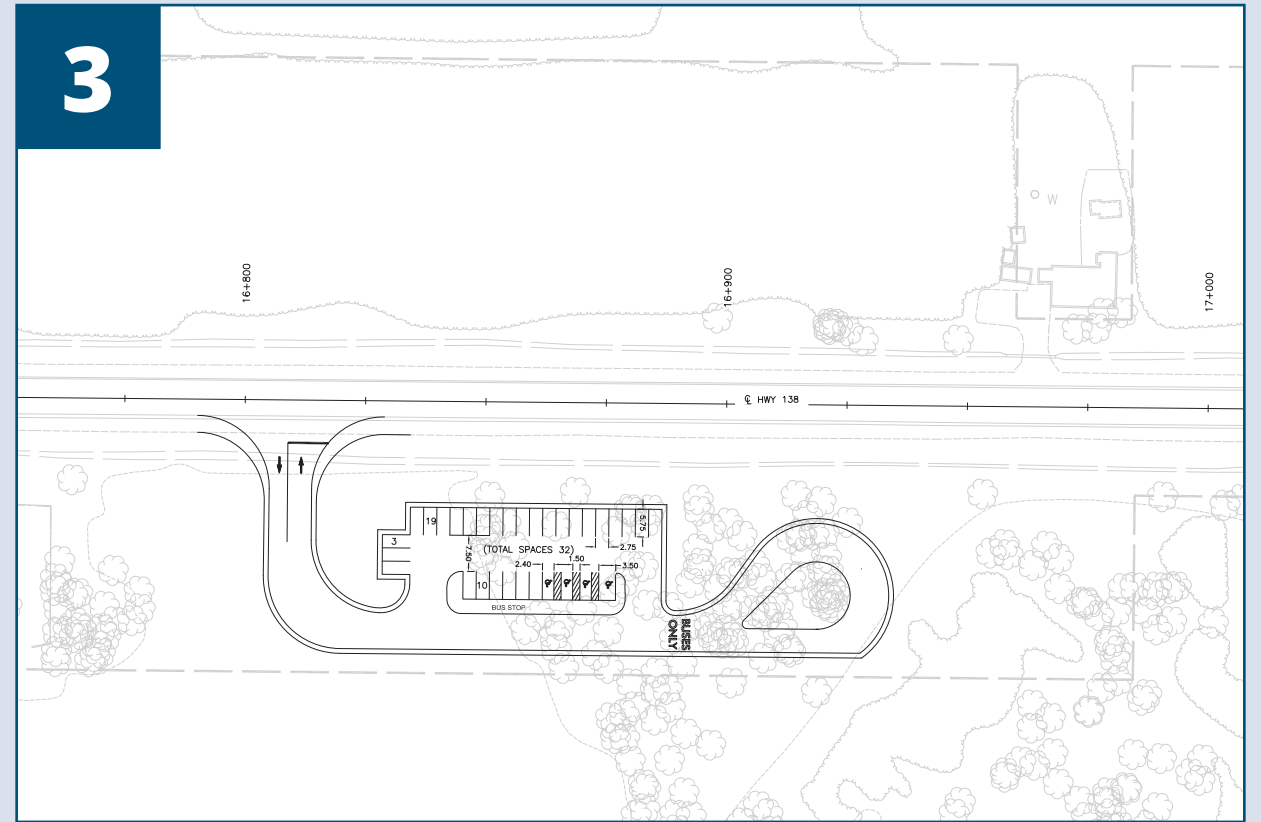
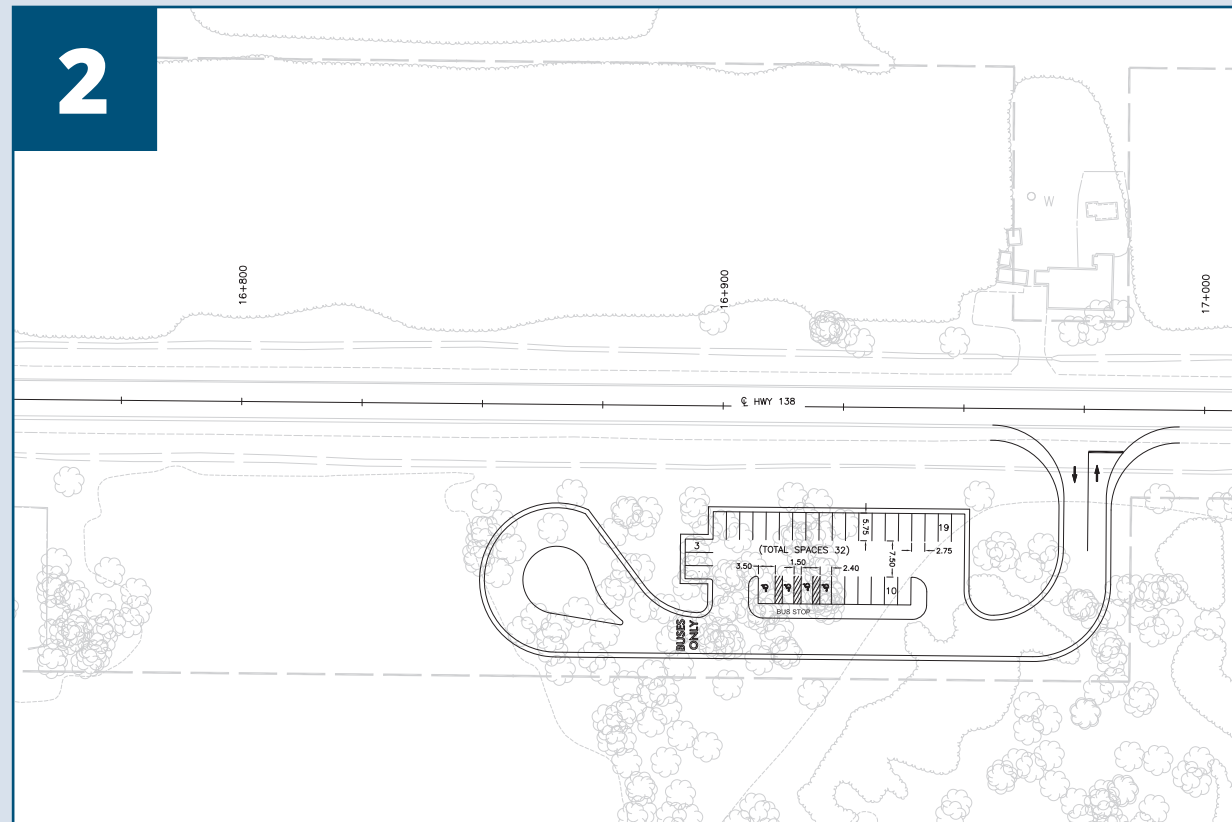
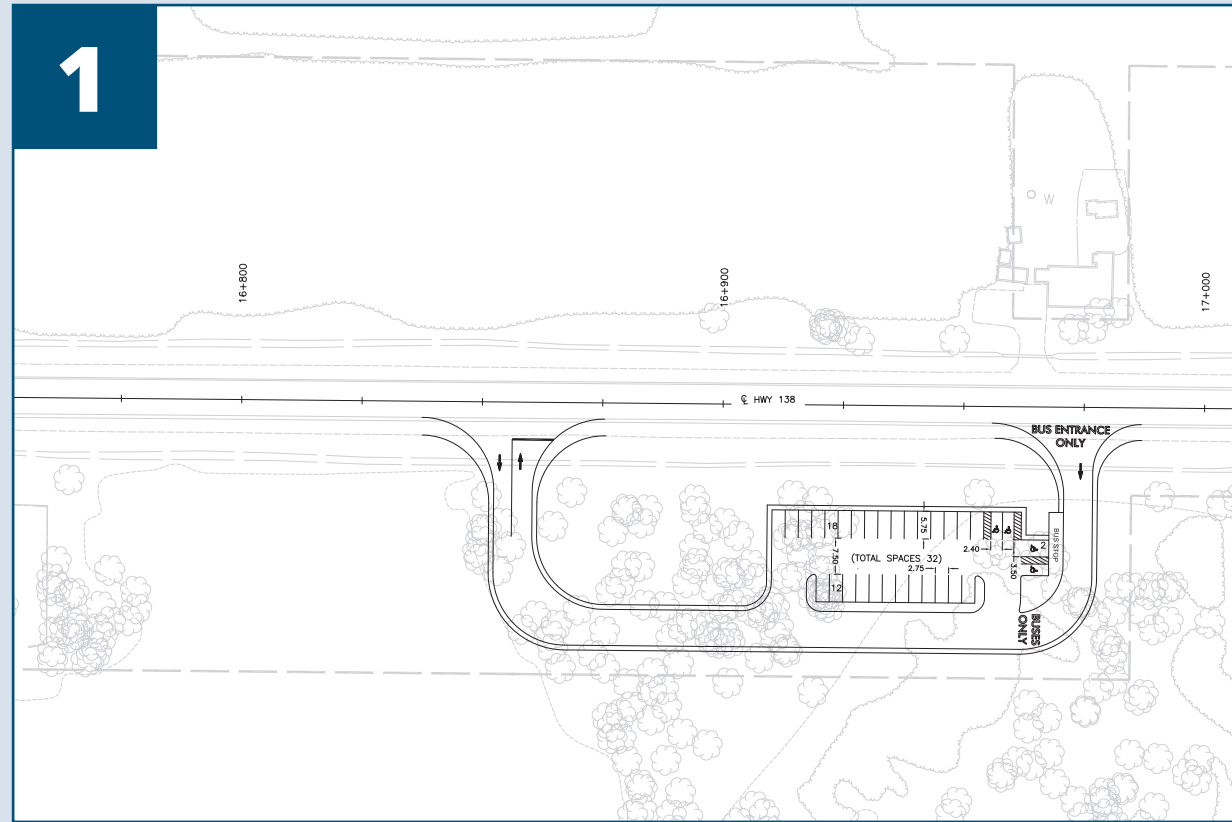
Milieu social et culturel

Critères	Le meilleur plan d'amélioration...	Facteurs pris en compte	Méthodologie/mesure
Patrimoine archéologique et culturel	... limite toute intrusion dans les sites archéologiques à fort potentiel	Sites archéologiques à fort potentiel	Sites archéologiques à fort potentiel touchés (m ²)
Propriétaires fonciers du voisinage	... limite les répercussions de la pollution sonore et lumineuse pour le voisinage	Répercussions pour les résidences/terrains voisins (bruit, lumière, etc.)	Proximité des résidences/terrains

Milieu naturel

Critère	Le meilleur plan d'amélioration...	Facteurs pris en compte	Méthodologie/mesure
Habitats fauniques/terrestres et végétation	... limite les répercussions sur les ressources terrestres, notamment les habitats fauniques ... limite l'élimination de végétation naturelle ... limite la fragmentation des habitats naturels	Retrait d'arbres ou de végétation	Habitats d'espèces menacées et habitats fauniques vulnérables touchés (m ²) Nombre de grands arbres ou d'arbres importants touchés

Les options de stationnement pour covoiturage



25 m

Évaluation des options

Catégorie	Critères	Option		
		1	2	3
Ingénierie des routes	Caractéristiques et configuration du site	<ul style="list-style-type: none"> + Environ 540 m³ de déblais • Création de 2 760 m² de surfaces imperméables + Possibilité d'agrandissement sans destruction de l'aménagement initial + Deux points de conflit entre les autobus et les voitures - Six mâts d'éclairage requis - Trajet d'un maximum de 61 m jusqu'à l'arrêt d'autobus • Vue dégagée sur la route principale - Entrée du stationnement du côté opposé de l'entrée résidentielle et près de l'entrée résidentielle adjacente - Deux entrées requises 	<ul style="list-style-type: none"> • Environ 1 030 m³ de déblais • Création de 3 180 m² de surfaces imperméables + Possibilité d'agrandissement sans destruction de l'aménagement initial - Quatre points de conflit entre les autobus et les voitures + Cinq mâts d'éclairage requis + Trajet d'un maximum de 47 m jusqu'à l'arrêt d'autobus • Vue dégagée sur la route principale - Entrée du stationnement du côté opposé de l'entrée résidentielle + Une entrée requise 	<ul style="list-style-type: none"> - Environ 1 900 m³ de déblais • Création de 3 130 m² de surfaces imperméables + Possibilité d'agrandissement sans destruction de l'aménagement initial - Quatre points de conflit entre les autobus et les voitures + Cinq mâts d'éclairage requis + Trajet d'un maximum de 46 m jusqu'à l'arrêt d'autobus • Vue dégagée sur la route principale + Aucune entrée touchée + Une entrée requise
	Constructibilité	<ul style="list-style-type: none"> • Techniques de construction ordinaires 	<ul style="list-style-type: none"> • Techniques de construction ordinaires 	<ul style="list-style-type: none"> • Techniques de construction ordinaires
	Coût total	<ul style="list-style-type: none"> • Environ 532 000 \$ 	<ul style="list-style-type: none"> • Environ 550 000 \$ 	<ul style="list-style-type: none"> • Environ 555 000 \$
Milieu social et culturel	Patrimoine archéologique et culturel	<ul style="list-style-type: none"> • Aucune incidence sur les sites archéologiques à fort potentiel • Aucune incidence sur les sites archéologiques enregistrés 	<ul style="list-style-type: none"> • Aucune incidence sur les sites archéologiques à fort potentiel • Aucune incidence sur les sites archéologiques enregistrés 	<ul style="list-style-type: none"> • Aucune incidence sur les sites archéologiques à fort potentiel • Aucune incidence sur les sites archéologiques enregistrés
	Propriétaires du voisinage	<ul style="list-style-type: none"> - Limite du stationnement à environ 24 m d'un immeuble d'habitation ou d'une maison • Deux immeubles d'habitation à proximité du stationnement 	<ul style="list-style-type: none"> - Limite du stationnement à environ 24 m d'un immeuble d'habitation ou d'une maison • Deux immeubles d'habitation à proximité du stationnement 	<ul style="list-style-type: none"> • Limite du stationnement à environ 45 m d'un immeuble d'habitation ou d'une maison • Deux immeubles d'habitation à proximité du stationnement
Milieu naturel	Habitats fauniques/terrestres et végétation	<ul style="list-style-type: none"> • Habitat de 2 600 m² de taillis de cornouillers à grappes touché • Aucun habitat d'espèces menacées touché • Faible nombre d'arbres touchés comparativement aux zones boisées entourant le site 	<ul style="list-style-type: none"> - Habitat de 3 380 m² de taillis de cornouillers à grappes touché • Aucun habitat d'espèces menacées touché • Faible nombre d'arbres touchés comparativement aux zones boisées entourant le site 	<ul style="list-style-type: none"> - Habitat de 3 320 m² de taillis de cornouillers à grappes touché • Aucun habitat d'espèces menacées touché • Faible nombre d'arbres touchés comparativement aux zones boisées entourant le site
Note totale		45	49	55

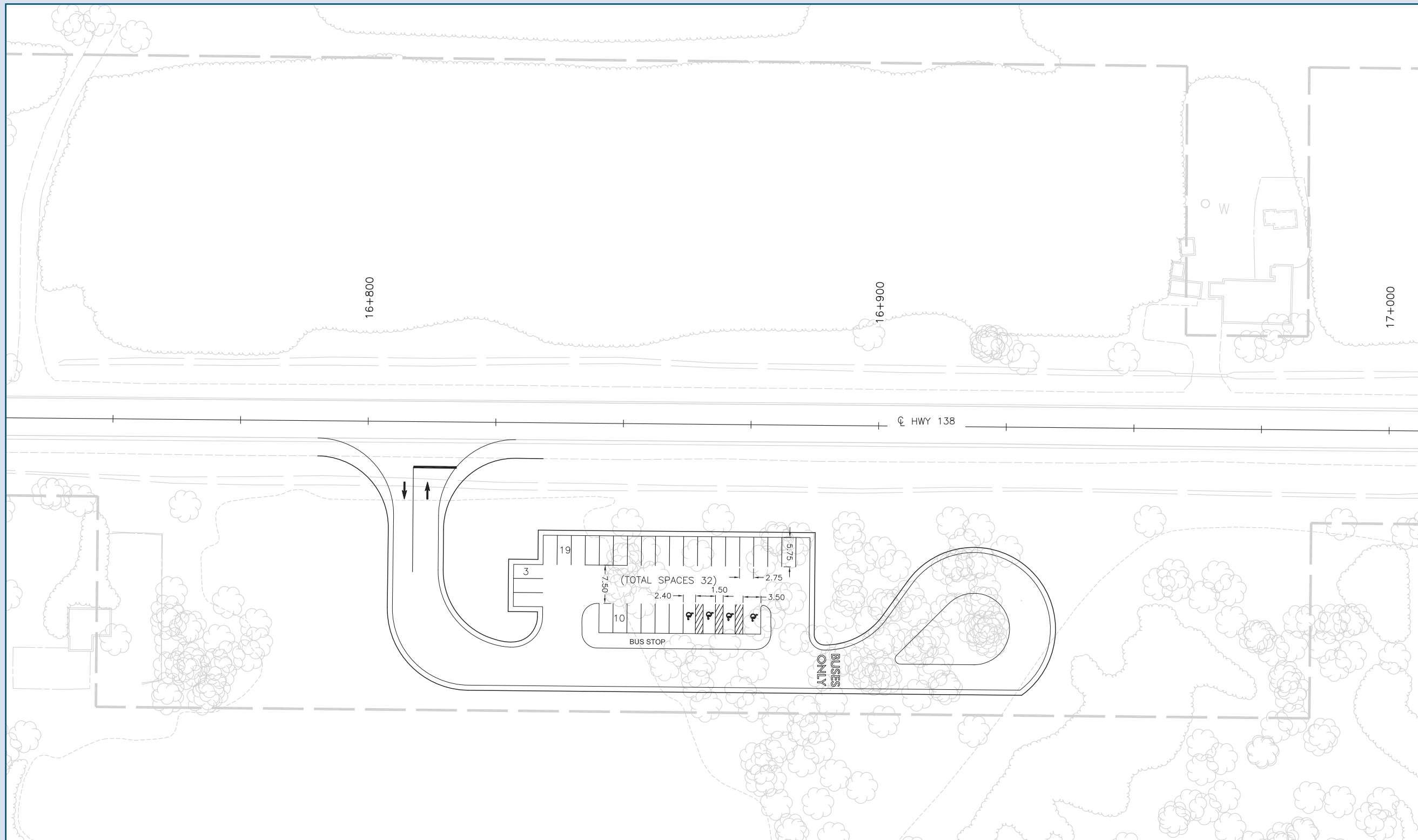
RECOMMANDÉ

LÉGENDE

- + avantage
- désavantage
- neutre

Plan recommandé

Option 3



Merci de votre participation au centre d'information publique en ligne

Votre avis est important

Nous aimerions recevoir vos commentaires d'ici le :

18 janvier 2019

3 façons de fournir vos commentaires :

 Soumettez vos commentaires sur le site Web du projet standrewswestcarpool.ca

 Courriel comments@standrewswestcarpool.ca

Ou postez vos commentaires à :

Mme. Nevena Gazibara, B.Sc., MREM, ENV SP
Consultante en planification environnementale
Stantec Consulting Ltd.
200-835 Paramount Drive
Stoney Creek ON L8J 0B4
☎ tél: 905-381-3249

Mme. Gizelle Cotton, P.Eng.
MTO, Ingénieure de projet
Ministère des Transports de l'Ontario, région de l'Est
1355 boul. John Counter, sac postal 4000
Kingston ON K7L 5A3
☎ tél: 613-547-1799



Loi sur l'accès à l'information et la protection de la vie privée

Nous recueillons des commentaires sur cette étude afin de répondre aux exigences de la *Loi sur les évaluations environnementales de l'Ontario*, et conformément à la *Loi sur l'accès à l'information et la protection de la vie privée*. Tous les commentaires, à l'exception des renseignements personnels, feront partie des archives publiques.